inform'ALES

N° 31 - 12/05/2003 I Bulletin de l'Association des Pilotes de PULMA et d'ULM légers I

Construction amateur

Le PULMA 2000 de Jean-Marie Ritouet

Le succès du PULMA 2000

Groupement d'achat du Mosquito NRG

Depuis sa mise en oeuvre, près de 40 appareils commandés et livrés !

En clair...

Pour près de 30 pilotes - en France, mais aussi en Ecosse, en Italie, en Espagne et en Allemagne - l'hiver a été mis à profit pour construire leur ***PULMA 2000***. Le printemps bien engagé va leur permettre les ultimes mises au point avant la réalisation du rêve. Pour autant de pilotes, leur beau Mosquito NRG - acquis depuis la fin de l'été dernier - va leur faire savourer une autre forme de vol libre : celle de la ***totale*** autonomie. Beaucoup de ces constructeurs amateurs et de ces libéristes nouvelle formule vont se rencontrer dans les rassemblements PULMA. Ils poursuivront la démonstration que l'APPULMA est décidément une famille formidable !

Pendant qu'il en est encore temps, profitons à fond des espaces aériens encore libres, en y respectant absolument les règles élémentaires de l'air. C'est notre façon d'exprimer avec force que notre loisir ne peut exister sans la liberté de son expression. Et ça forme une opinion contagieuse ! Rendez-vous sur les rassemblements.

Bons et beaux vols prudents.

Régis Cottet

D'ICI ET D'AILLEURS

A mi-chemin entre le Minimum et le Doodle Bug...
... le WOODOO !

Décidément, le mouvement PULMA s'enrichit chaque jour d'idées et de concepts nouveaux, souvent anonymes, parfois publiés. Le Woodoo nous vient de Hongrie. Selon notre relais local, il vole, et bien. Nous aurons prochainement plus d'informations sur cet appareil.
Ses caractéristiques sont les suivantes : Moteur de 125 cc refroidi par eau (çà rappelle le Hiro sur le KDA des années 1980...) d'une puissance de 23 cv à 9500 t/mn; hélice de 1,35 m; poids : 30 kg. Le taux de montée serait de 4 m/s et le taux de chute de 1,2 m/s.

Contact : Erdelies ZOLTIA, E-mail : erdeliesz@yahoo.com
Web : http://woodoo.matrix94.hu/

ADVENTURE : nouveau chariot biplace, le W 420

Annoncé avec une poussée de 108 kg pour un poids total volant de 72 kg, il représente un bon compromis qui devrait satisfaire une saine pratique du biplace et donc du baptême de l'air.

ADVENTURE SA, Parking Porte de la Villette, Bd de la Commanderie, 75019 PARIS, tél. 01 48 34 74 00, fax : 01 48 34 76 24, e-mail : info@adventure.fr, web : http://www.paramotor.net/

Silence autour d'une condamnation...

Pas un mot dans la presse spécialisée (Vol Moteur, Vol Libre, ULM Mag, Volez!, etc.), pas un mot dans les bulletins des fédérations délégataires (FFPIUM, FFVL,FFVV)… A notre connaissance, seule la FFP a engagé une action en restitution de primes.
Et pourtant, le courtier en assurances préféré de ce petit monde depuis des années (pas de concurrence, paraît-il… et beaucoup de pages de pub...), Monsieur Alain Castany, a eu de sérieux ennuis avec la Justice. En effet, il a été condamné le 1er mars 2002, par la 12ème chambre correctionnelle du Tribunal de Grande Instance de Paris, à 18 mois de prison avec sursis et à payer à la Société Axa Global Risks et au GIE AVIA France, partie civile, la somme de 272 212 euros à titre de dommages-intérêts ! Ceci pour les faits d'abus de confiance commis courant 1995, 1996 et 1997.
Nous ne nous livrerons pas à l'interprétation de ces grands silences. Ils sont éloquents. Par contre il serait intéressant de connaître à qui à réellement profité le détournement de 272 212 euros au détriment de la Société AXA et du GIE AVIA France; cette somme provenant de versements de primes... par la FFVL. Ce jugement se rapporte à des détournements sur trois années. Mais un paragraphe est lourd d'interrogations : *« AVIA FRANCE s'interrogeait sur l'existence de détournements similaires à l'occasion de contrats souscrits par d'autres fédérations* (que la FFP, ndlr) *par l'intermédiaire du même cabinet* (BUSSAC et CASTANY, ndlr) *comme la Fédération Française de Vol à Voile, la Fédération Française de Vol Libre et la Fédération Française de Planeur Ultra-Léger Motorisé ».*
Le comportement tristement moutonnier de la très grande majorité des pilotes aidant, le caractère totalitaire des fédérations délégataires et de leurs affidés n'est pas de nature à faire publiquement et sereinement lumière en ces affaires opaques. Non interrogation vaut donc complicité.

Régis Cottet, Président de l'APPULMA.

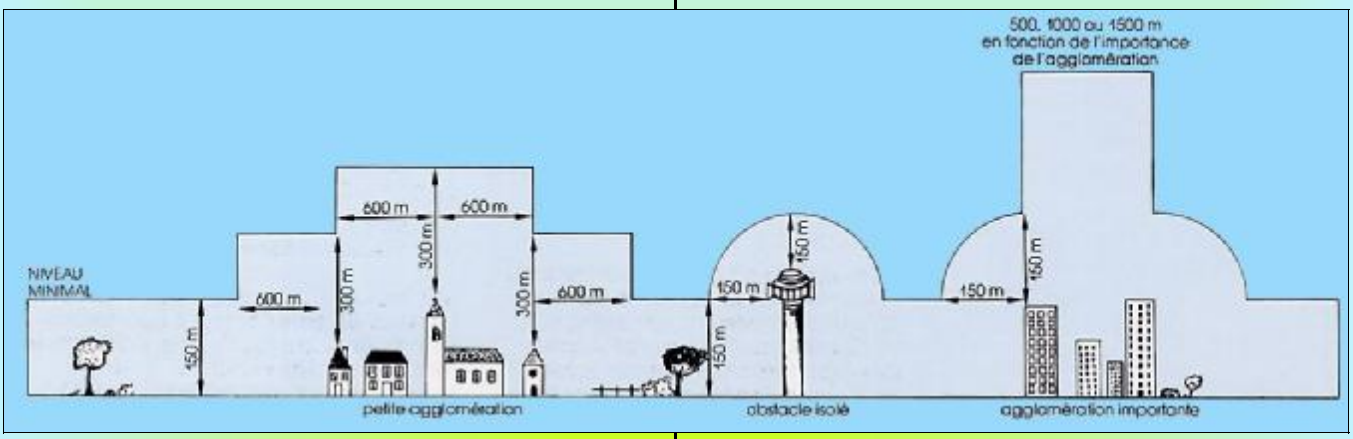
HAYAO MIYAZAKI

Il n'est parfois pas nécessaire d'être un homme volant pour être passionné de vol. Prenez Hayao Miyazaki, vénérable Japonais de 60 ans, réalisateur de dessins animés intelligents et féeriques et qui est fasciné par les objets volants. Deux de ses films d'animation reflètent à merveille cette passion. Le premier, « Porco Rosso », raconte l'histoire d'un pilote d'hydravion, entre les 2 guerres, tête brûlée et tête de cochon (au sens propre) qui est très attaché à son drôle d'engin rouge et pimpant. Les séquences dans les airs témoignent d'un perception aiguë des sensations de vol. Les images sont splendides, à la fois réelles et imaginaires. Les paysages vus du ciel donnent envie de s'envoler et de planer, on entend l'air sifflé aux oreilles et on a l'impression que l'on pourrait traverser les cumulus (Miyazaki doit beaucoup les aimer). Ce sont les plus beaux cumulus jamais vus, un peu comme ceux que Monet peignait. Le second de ces films d'animation, « Le château dans le ciel » (en ce moment au cinéma), procure aussi de semblables émerveillements. L'univers décrit est plus féerique que celui de « Porco Rosso » avec des engins volants de toute sorte : dirigeables, delta façon cerf-volant, petits « moustiques » individuels … issus d'une imagination fertile. Là aussi, les séquences de vol sont magiques et le ciel plus attirant que jamais, les nuages menaçants sont aussi réussis que les cumulus. Si vous le pouvez encore, courez le voir, vous le regretterez pas. Et puis, même si ces rêves de vol ou vols de rêve ne suffisaient pas à recommander les dessins animés de Hayao Miyazaki, les histoires qu'il raconte, tout sauf mièvres et formatées, sont, à elles seules, source d'enchantement. Jamais de manichéisme, les pirates de l'air ne sont pas vraiment méchants, les monstres ne font pas de mal par plaisir. Les personnages sont rarement tout blancs ou tout noirs. Et à travers ces récits merveilleux, débordant d'imagination, Miyazaki parle beaucoup d'écologie et des dangers qui menacent notre planète à cause de la cupidité et de la bêtise de certains hommes. Deux dessins animés sont disponibles en vidéo et DVD : « Princesse Mononoké » et « Le voyage de Chihiro ».

Les hauteurs de survol

A l'APPULMA, on appelle un chat... un chat ! Rien ne sert de le nier, un petit nombre de pilotes de l'aviation ultra-légère - et pas seulement eux ! - ne respecte pas le niveau minimal de survol. Cette indiscipline n'est pas sans conséquences sur la perception que de nombreux terriens ont de notre loisir passionnel. Alors que tout doit être fait pour se faire oublier en vol, notamment en raison des nuisances sonores, quelques inconscients continuent de scier la sellette sur laquelle ils sont assis en faisant des ronds imbéciles sur le village, voire la cité ! Non seulement ce comportement - pour démontrer quoi ? - agresse et met en danger les personnes au sol, mais encore est particulièrement dangereux pour le pilote lui-même ! Il est de première importance que le mouvement lui-même assure sa propre régulation en persuadant fermement ces quelques irresponsables qu'ils font courir au mouvement tout entier de graves périls en entachant sa crédibilité, par ailleurs défendue avec passion… par la très grande majorité des autres.

C'est pourquoi il est bon de rappeler les règles simples qu'il convient de respecter en matière de hauteur de vol, la minimale étant de 150 m en dehors de tout obstacle. Là aussi, un dessin et des tableaux valent mieux que…



SURVOL DES AGGLOMERATIONS		
Type d'aéronef	**Hauteur minimale de survol**	**Largeur moyenne de l'agglomération***
PULMA et ULM	**500 m**	Largeur < 1200 m
Tous aéronefs	**1000 m**	1200 m < largeur < 3600 m
Tous aéronefs	**1500 m**	Largeur > 3600 m

SURVOL DE CERTAINES INSTALLATIONS OU ETABLISSEMENTS	
Installations et établissements survolés	**Hauteur minimale de survol**
• Usines isolées • Installations à caractère industriel • Hôpitaux, Centres de repos • Tout établissement ou exploitation portant une marque distinctive* • Vol suivant une direction parallèle à une autoroute et à proximité de celle-ci	**300 m**
• Centrales nucléaires	**Survol strictement interdit + périmètre à ne pas pénétrer**

* Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500.000 OACI par des **symboles traduisant leur largeur moyenne**. Sur cette même carte, la marque distinctive portée par certains établissements ou exploitation est constituée par une **couronne blanche sur fond rouge carré.**

DECLARER LES INCIDENTS !

Un arrêté du 4 avril 2003 énonce la liste des incidents devant être portés à la connaissance du bureau d'enquêtes et d'analyse pour la sécurité de l'aviation. PULMA et ULM sont concernés.

INCIDENTS A DECLARER :

- Une quasi-collision ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse.
- Un impact avec le sol sans perte de contrôle (CFIT) évité de justesse.
- Un décollage interrompu sur une piste fermée ou occupée, ou un décollage à partir d'une telle piste avec une très faible marge par rapport aux obstacles.
- Un atterrissage ou une tentative d'atterrissage sur une piste fermée ou occupée.
- Une forte détérioration par rapport aux performances prévues lors du décollage ou de la montée initiale.
- Tout incendie ou toute fumée dans la cabine de passagers, ou dans les compartiments de fret, ou un incendie de moteur, même si l'incendie est éteint en utilisant des agents extincteurs.
- Une défaillance structurelle de l'aéronef ou une désintégration de moiteur qui n'est pas classée comme un accident.
- Des pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord qui gênent fortement la conduite de l'aéronef.
- Tout cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en vol.
- Toute situation relative au carburant qui exigeait du pilote qu'il déclare une urgence.
- Des incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.
- Des pannes de systèmes, des phénomènes météorologiques, une évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou d'autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile le contrôle de l'aéronef. Toute perte de contrôle, quelle qu'en soit la cause.
- Une panne de plus d'un système dans un système de redondance qui est obligatoire pour le guidage des vols et la navigation.

CONSTRUCTION AMATEUR

Le PiniAir

Ça bouge en Italie ! Notre ami Franco PINI, qui vole avec un KLIPO, commence à nous livrer les secret de son nouveau chariot PULMA pour delta, le PiniAir, dont la notable particularité réside dans son train arrière, de type cantilever. Il a d'abord envisagé de le propulser avec une turbine, mais *"le bruit et la consommation ne rentrent pas dans la philosophie PULMA"* ! Puis *"poussé à la main"* ! Mais là…

Plus sérieusement, ce chariot devrait faire parler de lui dans le petit monde du PULMA. Franco ajoute que *"bien souvent, les meilleurs projets viennent de la construction amateur; puis les entreprises copient pour leur plus grand profit..."*.

On ne le lui fait pas dire. A suivre...

Message reçu de Jean-Jacques ANCEL

Le PIAF 2002

Je viens de terminer la construction de mon chariot, adaptation très libre des plans du PULMA 2000.
Le moteur ULM Zanzottera (récupération d'un paramoteur Technic'air) vient enfin de tourner plus de 30 minutes sans perdre la moindre pièce ! Énorme progrès ! Je vais de ce pas installer une aile delta TECMA F1, dès que je l'aurai vérifiée et renforcée et, à la première journée sans vent, je décolle !

Plus de détails sur le site Club Air Aile de TALUYERS (69),
http://airaile.free.fr/construction.htm

PULMA 2000

Dossier comprenant :

- **7 pages de plans,**
- **une nomenclature,**
- **une note "Caractéristiques et recommandations",**
- **une liste de références pour les achats matières,**
- **l'intégralité de la réglementation de l'ULM et les documents y afférents,**
- **un tableau des caractéristiques mécaniques des alliages d'aluminium,**
- **une note : "Construire son PULMA pendulaire: quelques principes et données",**
- **un manuel d'entretien tenant lieu de manuel d'utilisation,**
- **une note sur l'adaptation d'une aile,**
- Les calculs de résistance mécanique du chariot
- **la notice de montage.**

France métropolitaine : 30,49 €, port compris
DOM & TOM : 35,06 €, port compris
Etranger : nous consulter

La construction de Pierre LUX (Belgique)

PETITES ANNONCES

30– Recherche **MINIMUM** en bon état.
Michel Demoulin - Tél. 06 17 33 32 35
E-mail : michel.de.moulin@wanadoo.fr

50– Vends **Moteur RDM 100**, démarreur électrique, ventilation améliorée, avec ou sans arbre d'hélice, avec ou sans hélice repliable et à pas réglable, avec carbu d'origine ou carbu Keihing à cuve. Prix à débattre.
Joël Letouzey
Tél.: INFRASON : 02 33 91 13 91
infrason@wanadoo.fr

01– Vends **CHARIOT PULMA CARBONE** sans le moteur (30 kg complet avec Solo 210) et **aile TECMA F1**. Chariot : 700 €, aile : 1 500 €. Visibles dans le 01 puis dans le 17. Tous détails sur : http://patrick.perrotey.free.fr/sitepulma/
Tél. 04 74 55 22 85 - 06 73 43 88 61
E-mail : patrick.perrotey@free.fr

78– Vends **CHARIOT type FLYMAN** moteur Zanzottera 34 avec démarreur électrique. Selette confort Sup'air avec sangles de sécurité. Frein de point fixe. Réservoir rotomoulé de 8 litres. Cardan de liaison chariot/aile Cosmos. Toute boulonnerie inox. Roues Alu. Poids complet: 65 Kg. L'ensemble neuf. Prix à débattre.
Gérard Lesieux - Tél. 01 39 14 66 05

Belgique– Vends **ALIZES DTA + aile FUJI 16.** Etat proche du neuf. Parachute. Options. Dossier technique français. 8 200 €. Description complète : http://www.voler.fr.fm/
Dimitri Delemarle
Tél. +32 485 35 20 92
E-mail : delemarle@skynet.be

29 mai - 1er juin

Saint-André-de-l'Eure

Week-End SPECIAL Harnais Motorisés

ouvert à TOUS les PULMA !

INSCRIPTION OBLIGATOIRE DES VOLANTS
avant le 28 mai
en téléphonant à l'APPULMA
ou en lui adressant un E-mail

Responsable de la publication : Régis Cottet. Président de l'Association pour la Promotion des Planeurs Ultra-Légers à Motorisation Auxiliaire (APPULMA) : Régis Cottet. Association Loi 1901 n° 0863009371.
Siège social : 11, rue Henri Dunant 86000 POITIERS - France. Tél. +33 (0)5 49 45 68 76. E-mail : info@appulma.asso.fr. Site Internet : www.appulma.asso.fr.
adhérente à la Fédération Européenne des Loisirs Aériens , affiliée à la Fédération Française des Clubs Omnisports.

UN NOUVEAU RECIT DE JEAN-LUC TERRAL

Vol du 18 Avril 2003 EYGUIERES -REMOULINS (30) -EYGUIERES (13)

La nuit a été courte mais bonne. Réveillé à cinq heure du matin, le plafond noir de la chambre ne veut pas s'éclairer. 05H30, "les deux billes" grandes ouvertes, mon corps me rappelle que mes sept heures de sommeil ont suffisamment étanché ma fatigue de la veille. Ça fait sept jour, à raisons de trois bulletins météos télévisuels ou radiophoniques par jour, ça fait sept jours, que ma tête est ailleurs, ça fait sept jour que l'anticyclone pousse, que les brises de sud-ouest nous rappelle la fin des mauvais jours…et le début de meilleurs. Il est six heures et le jour a chassé la nuit. Comme toujours, je lève le store de la fenêtre qui donne sur le château de la vieille ville et le drapeau tricolore en son sommet me donne l'horoscope du jour. Ça va voler aujourd'hui !!!!

A sept heures, après un petit déjeuner, je me rends à l'aérodrome situé à 10 km, à vélo. La ville dort encore. Pas tout à fait !!! Les ouvriers rejoignent leurs usines. Les retraités de l'usine se lèvent toujours aussi tôt pour leur pains frais et les journaux du matin. Les livreurs livrent, les premiers écoliers traînent leur cartable, les bus de ville repeignent les rues de grisaille… et je passe… dans ma bulle de passion, dans mon univers de l'ailleurs…

En deux coups de pédale, j'ai échappé à la ville et le soleil levant repeint devant moi les cirrocumulus de la nuit, en guise de toile de fond, décor de mes futures élucubrations aériennes. Le soleil monte et les près de la Crau prennent au fil des minutes, la couleur pourpre du soleil d'orient. Le tapis rouge est dressé (Put.. ! c'est beau !!). Arrivé au terrain, l'aérodrome est désert, comme je l'aime. Les dizaines de hangars de tôles gris renferment leurs secrets. Ma constipation chronique, propre à nombreux d'entre nous avant le vol, est toujours là et le "fameux pipi de la peur" me délivre alors de ce mal. Ne vous êtes vous jamais posé la question de savoir pourquoi les abords des aires de décollage sont toujours aussi bien désherbés ? J'ouvre l'immense porte de près de trois mètres de haut pour sortir mon minuscule paramoteur, semblant dire à tous ces trois-axes et pendulaires, encore enveloppés dans leur sommeil… "Je vais voler et pas vous…na, na na nanère !!" Petite révision sommaire et rectification des réglages de ma sellette avant d'étaler la voile. Dans ma sacoche ventrale, j'ai prévu une pomme, un sandwich de rillettes de canard (aux normes Gersoises), une gourde de cycliste, une mini trousse à outils, mes papiers de bord, un portable, deux berlingots d'huile de synthèse, mon appareil photo et ma boussole Silva scratchée sur le dessus avec une carte et les principaux points de contournement avec leur cap. Mon jerrican pliable sous ma combinaison et deux rallonges de freins à enrouleur afin de reposer "mes bras de pianiste" sur les longs trajets. Le premier décollage a été le bon. La voile a écopé symétriquement pour récompenser la course d'élan. La terre a repoussé la voile vers le ciel et le ciel a accepté la machine. Les yeux plis-

sés par le vent relatif, j'essaie d'oublier ma déception de la veille. Le vent de Nord-Est, ce matin là, s'était renforcé m'empêchant, à l'abord des Alpilles de traverser le massif. Après m'être retrouvé sous le vent, j'avais pris l'option du gain d'altitude pour éviter les turbulences mais le gradient de vent augmentant avec les mètres gagnés, ma vitesse sol ne devait pas dépasser celle d'une tortue équipée de freins à disques. Le bon sens l'avait alors emporté sur l'envie, me rappelant que "la patience est l'art d'espérer".

Eh donc, me revoilà de nouveau à l'assaut de cette dorsale de calcaire formé il y a très longtemps par le conglomérat de sédiments marins. Les 450 mètres de gaz sous mes pieds me faciliteront la traversée avec, en prime, une petite séance photos pour immortaliser ma revanche. A l'approche de St Rémy de Provence, le soleil projetant l'ombre de ma voile sur les écailles du monstre endormi, je ne peux m'empêcher de chanter à tue tête "sur l'écran noir de tes nuits blanches…moi je me fais mon cinéma !!" de Claude NOUGARO. Qui n'a jamais chanté en vol pour se rassurer ou pour marquer sa joie…eh…qui !!! Le Nord-Est me pousse alors vent arrière droit vers Tarascon encore dissimulé par l'humidité en basse couche. Le moteur tourne au poil à 4700 t/mn. Je trouve que le couple moteur est insignifiant depuis mon départ avant de m'apercevoir que les élévateurs gauches ont tous pris un tour, augmentant ainsi la charge et révélant une mauvaise visite prévol. Une vérification de mon débattement aux commandes en guise de contrôle m'invite à continuer ma route même si l'aérodrome du Mazet m'ouvre les bras. Passé Beaucaire, l'inconnu s'ouvre alors devant moi et les caps pris à la "va vite" sur une carte routière me semblent quelques peu approximatifs d'autant plus que le calcul des déclinaisons magnétiques n'a jamais été mon fort à l'armée. Rajoutez les dérives dûes au vent et aux brises et vous avez en plein le bon gascon, qui monte à Paris pour la première fois et qui cherche la cathédrale Notre Dame. …d'accord au troisième feu à droite… mais… par rapport au Stadium de Toulouse… c'est où ???? Le Rhône est franchi et chaque traversée me glace toujours d'effroi, emprisonné dans ma sellette avec une voile qui ne demande qu'à se remplir d'eau. (Entre parenthèse, si un jour vous deviez amerrir, anticipez en débouclant vos attaches et simulez un décrochage près de la surface de l'eau pour ralentir l'entrée d'eau dans les caissons). Mes soupçons sur ma mauvaise navigation se font jour quand j'aperçois Nîmes à plusieurs dizaines de kilomètres. Qui dit Nîmes, dit aéroport du Garons et je n'ai pas envie de me faire confisquer tout mon matériel par la maréchaussée. Je bifurque plein Nord ne sachant plus ou aller et pour surtout m'éviter des ennuis. L'aiguille de ma pauvre boussole m'indique bien les quatre points cardinaux, ça c'est sûr !! Les villages que je dépasse me semblent très jolis mais l'orientation des églises en Est-Ouest ne me donnent pas la direction de Remoulins dans le Gard où m'attend la base ULM. Je me rends alors compte qu'un bon GPS m'aurait facilité la tâche dans la navigation. Je profite de cette…comment dirais je pour sauver l'honneur… de ce moment d'égarement… pour libérer les afficheurs et enfoncer l'accélérateur poulie contre poulie pour satisfaire la demande de vitesse de mon aile, qui n'avance alors plus face au vent. Bref, revenons à nos moutons de la Crau, que je languis de retrouver maintenant. Les aigrettes, les grues cendrées, les éperviers et les taureaux d'élevage, que je côtoie tout au long de mes pérégrinations pastorales dans cette Crau que j'adore me manquent alors. Prenant le Nord en repère comme pour me rassurer, j'aperçois deux montgolfières sur le plateau du circuit moto de Lédenon (30). La commune identifiée, je peux désormais voir l'avenir sous de meilleurs hospices.

La carte Michelin que je déplie au 1/1000000° m'apporte peu de renseignement mais suffisamment pour rectifier mon cap. La dérive travers droit me fera perdre plusieurs fois l'axe de route choisi, mais qu'importe ! *(suite page 6)*

RECIT

(suite de la page 5) Une route ici, une falaise là me serviront de main courante et me feront

rajouter de l'imprévu au prévu. Je laisse les deux ballons sur ma gauche poursuivrent leur nomadisation venteuse sans soucis de calcul pour les aérostiers. Remoulins s'offre alors à moi dans une immense cuvette et cette petite ville gardoise, longtemps recherchée devient la plus belle cité du monde. Un rapide coup d'œil sur "mon miroir de courtoisie" et le réservoir m'annonce encore 5 litres dans le fût. Je virevolte au dessus des méandres du Gardon en aval de la ville avant que ma vessie me rappelle à des choses plus terre à terre. La bande verte et sa biroute en vue, je reconnais sommairement les chemins à travers les vignes qui me permettront une fois au sol, de rejoindre le plus rapidement la station service du coin. Le vent est nul et à 50 mètres sol, je choisi in atterrissage face au Sud, parce que je le sens bien !Ah oui, pour bien le sentir, je l'ai bien senti le poser "vent de cul dans la plaine" avec en plus les afficheurs relâchés. Ils savent très bien se faire oublier ceux là !!!! Pas besoin de photo pour des atterrissages comme celui là. Mes cuisses ont fait ce qu'elles ont pu… mes genoux aussi puis mes tibias ont fait le reste. On aurait dit "Le King" en smoking blanc à paillettes glissant sur le parquet ciré du Cityhall à Las Végas. OK, j'assume, mauvaise appréciation… Mea Culpa !!! Le plein et son mélange est rapidement fait grâce à des berlingots d'huile de synthèse. Ma consommation de 3l/heure est un peu dépassée et peu s'expliquer par les 6000 t/mn pour chevaucher les Alpilles. Par le passé, une membrane percée de mon carburateur arrivait à me faire consommer 5 l/heure avec des acoups plein le dos et la résolution du problème m'a permis de voir les choses autrement et d'envisager des vols plus lointains. Grosse chaleur au deuxième décollage, quand j'entends une suspente de mes arrières tinter à la caresse de l'hélice, heureusement au ralenti. La brise marine semble s'être levée en Sud-Ouest et le retour s'annonce plus compliqué. Oublié la boussole et la carte, ma confiance est à son maximum, guidée à la vue du Rhône et d'Aramon, tristement célèbre depuis les grosses inondations de fin 2002. J'ai beau me trouver dans un espace aérien de classe E, sans contact radio, mes yeux ne cessent de fureter à la recherche d'un Mirage ou d'un Transal. Une fois, j'ai eu à subir la curiosité d'un équipage d'une Alouette de combat de l'armée qui, ne se rendant pas compte des dangers, était venu me chatouiller de près. La voile avait amorcé une fermeture sans conséquence. Le retour par le sud des Alpilles confirme la levée de la brise de mer quand à l'approche de ses contre-forts, le dynamique fait biper le vario. Ma tête n'est pas à enrouler aujourd'hui, d'autant plus qu'il est 11H30 et que l'activité thermique entre en danse. De l'ouvrier de chantier flanqué sur un toit à l'enfant à sa fenêtre, du berger au saisonnier taillant la vigne… tous attendront un petit geste de ma main pour me saluer avec frénésie. Je les ai juste dérangé dans leur quotidien en échange de quelques secondes de rêve. Après une fermeture de mon aile au 1/3 au-dessus de Mouriès, mes fesses étaient tellement serrées que ma sellette aurait pu faire office de biplace. Passé la cuvette et son cocktail explosif thermiques-brise forte, la mer d'huile qui suit me permet de mieux apprécier la fin du vol de 111 km en 02H40. Les martinets sur la piste virevoltent et chassent l'insecte, annonçant de prochains jours orageux prévus pour la fin de semaine. Je les prendrai pour un repos forcé. Dernier coup de chiffon sur "ma mobylette du ciel" comme pour la remercier de ces moments qu'elle m'offre.

Les récits de mes vols ne sont pas des faire-valoir et tout l'intérêt que je leurs porte tient dans cette phrase : tout vol peut devenir extraordinaire si l'on sait en apprécier les choses les plus simples.

Jean-Luc TERRAL

L'ARCHAEOPTERYX, futur PULMA ?

A découvrir sur le site : www.zhwin.ch/archaeopteryx/english.php

Au sommaire du n°32 d'INFORM'AILES : les 10 ans de l'APPULMA !